

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 29. marts 2015 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

Indholdsfortegnelse

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side, kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet på næste kapitel kan der dannes et indtryk af kapitlets omfang. Står der intet under et kapitel, bringes der intet. Rækkefølgen er kronologisk i hvert kapitel og dækker hovedsagelig perioden i **uge 38**

..... **mandag 15. september 2014 – søndag 21. september 2014.**

Side Emne

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

6 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Godsvognsudveksling mellem tog 8719 og 8620 samt 8615 og 8728 i Hr

Tog 8620 Hr-Ke

Ku

Tog 8728 i Ho

Tog 970 mellem Amstrup og Vem

KØREPLANER

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

9 **VETERANMATERIEL OSV.**

Skinnebus istandsættes på Bombardier

9 **SPECIALKØRETØJER**

Expotrain-udstillingsvogne i Hr

SKROTBUNKEN

9 **FASTE ANLÆG**

Perron forlænges på Vordingborg station

Ombygning i Rd

Rettelsesblad til TIB-S gyldig fra 18.09.2014

Skanderborg station. Maling af perronsøjler

Gås

UDLAND


11 DIVERSE

- Krøllede tog
 - IC3-toget fylder 25 år
 - Københavns Hovedbanegård rykker rundt
 - DSB har indrettet værksted i et telt på Grenaa Havn
 - Svar på kritik af ultrafine partikler i DSB's tog
- 15 Kundecenteret opruster og udvider åbningstid på sociale medier

Jernbanenyheder

Overrubrikker sat med Arial 12 pkt.
Underrubrikker sat med Arial 10 pkt.
Brødtekst sat med Arial 10 pkt.
Figurtekster sat med Arial 9 pkt.
Fodnoter sat med Arial 9 pkt.
Tekstbehandling Corel® WordPerfect® 8 konverteret til Adobe® Reader® XI
Må citeres med tydelig kildeangivelse

Søgemuligheder i Adobe® Reader® IX

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen 

Søg efter ved at taste Ctrl+F.

I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

Klik på **Næste** for til at blive ledt dertil.

Ikke altid kan søgefunktionen finde overskriften, idet den kan være ændret lidt.

Der kan også vælges avanceret søgning Shift+Ctrl+F **Søg**, hvor søgekriterierne kan justeres.

En genvej til **Søg** findes i højre side af **Find**-søgefeltet med signaturen ° .

Den i skrivende stund seneste version af Adobe® Reader® XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.10.

Kontroller opdatering med **Hjælp**, **Kontroller for opdatering ...**

Software kan sættes op til at gøre det automatisk under **Rediger indstillinger ...**, **Indstillinger**, **Opdateringsprogram** eller med genvejstasterne Ctrl+K.

Togekspeditionssteder

Togekspeditionssted Fællesbetegnelse for stationer og holdsteder.

Station Togekspeditionssted med hovedsignaler og centralsikring. En station kan deltage i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen som togfølgestation, eller den kan være lukket eller ubetjent.

Holdsted Fællesbetegnelse for et togekspeditionssted – sidespor eller trinbræt – på den fri bane. Deltager ikke i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen. Et trinbræt kan ligge helt eller delvist på en station.

Kilde: Sikkerhedsreglement, Afsnit 10, Definitioner

Stationsgrænsen og rangergrænsen

Grænsen mellem den fri bane og en station benævnes stationsgrænsen. Den er kendetegnet ved det I- eller VI-signal, der dækker stationen.

Kilde: Sikkerhedsreglement § 2, stk. 1.3.

Stednavneforkortelser i Jylland

Hhs Hirtshals **Sgb** Skagen
Hj Hjørring **Fh** Frederikshavn
Lih Lindholm
Ab Aalborg
Ti Thisted **Ør** Løgstør
Thb Thyborøn Havn **Gy** Glyngøre **As** Aars
Røn Rønland **Aat** Aalestrup **Hb** Hobro **Mrg** (Mariager)
Lmv Lemvig **Sk** Skive **Rd** Randers
Str Struer **Vg** Viborg **Lg** Langå **Al** Allingaabro
Vem Vemb **Ho** Holstebro **Lb** Laurbjerg **Rå** Ryomgård **Gr** Grenaa
Rj Ringkøbing **Hr** Herning **Sl** Silkeborg **Ar** Aarhus
Dæ Videbæk **Fu** Funder **Sd** Skanderborg **Odd** Odder
Sj Skjern **Bb** Brande **Hs** Horsens
Nbl Nr. Nebel **Gi** Grindsted **Vj** Vejle
Va Varde **Fa** Fredericia
Es Esbjerg **Bm** Bramming **Lk** Lunderskov **Kd** Kolding
Rb Ribe **Oj** Vojens **Hab** Haderslev
Æk Skærbæk **Rq** Rødekro **Åa** Aabenraa
Tdr Tønder **Te** Tinglev **Sdb** Sønderborg
Pa Padborg
Anb Niebüll **Fw** Flensburg Weiche **Fib** Flensburg

Stednavneforkortelser omkring Struer

Bn Bedsted Thy
Ur Hurup Thy
Thb **Yd** Ydby
 Thyborøn Havn **Ln** Lyngs
Røn Rønland **Hw** Hvidbjerg
Hbø Harboør **Ul** Uglev
No Oddesund Nord **Sk** Skive **Hø**
Lmv Lemvig **Um** Humlum **Røb** Rønbjerg Højslev
Bnt **Str** **Han** **Vp** Vinderup **Sm**
 Bonnet Struer Handbjerg Stoholm
Bmk **Hm** Hjerm
 Bækmarksbro
Vem **Bu** Bur **Ho** Holstebro
 Vemb **Ts** Tvis
Uf Ulfborg **Uu** Avlum
Tm Tim **Id** Vildbjerg
He Hee **lb** Skibbild
Rj Ringkøbing **Gp** Gødstrup **Hr** Herning

Stednavneforkortelser på Fyn

Md Middelfart
Od Odense
Ac Assens **Ng** Nyborg
Re Ringe
Få Faaborg **Svg** Svendborg

En udførlig liste over stednavneforkortelser findes på **Banesiden** under <http://www.john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/fork.php>

Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster

Tvl Tisvildeleje **Gll** Gilleleje Helsingborg
Hun Hundested **Kgg** Kagerup **Hg** Helsingør **Hbg**
Nks Nykøbing S **Frv** Frederiksværk **Hi** Hillerød
Fs Frederikssund **Fm** Farum
Kb Kalundborg **Hk** Holbæk **Nær** Nærum
Gv Gørlev **Tø** Tølløse **Ro** Roskilde **Kh** København H
Øn Høng **Rg** Ringsted **Kj** Køge
Kø Korsør **Sg** Slagelse **Hrl** Hårlev
Da Dalmose **Rdg** Rødvig
Ss Skælskør **Næ** Næstved **Fxl** Fakse Lp.
Vo Vordingborg
Nsk Nakskov **Mrb** Maribo **Nf** Nykøbing F
Rf Rødby Havn **Ge** Gedser
Pu Puttgarden **Wü** Warnemünde

Stednavneforkortelser omkring København

HI Hellerup
Sam Svanemøllen
Hgl Helgoland
Kk Østerport
Kn Nørreport
Kh København H
Ro Roskilde **Hh** Hedehusene **Htå** Høje Taastrup **Gl** Glostrup **Hif** Hvidovre Fjern
Val Valby **Blv** Belvedere **Gb** København G
Ig Vigerslev **Klv** Kalvebod
Cph Kbh. Lufthavn

Stednavneforkortelser omkring Næstved

Tø Tølløse **Ro** Roskilde
Hv Hvalsø **Lj** Lejre **Gt** Gadstrup
Vy Viby Sj **Hd** Havdrup
Bo Borup **Lw** Lille Skensved
Ky Kværkeby **Ølb** Ølby
Rg Ringsted **Kj** Køge
Vst Vrangstrup **Hf** Herfølge
Gz Glumsø **Th** Tureby
Ris Rislev **Hz** Haslev
OI Holme-Olstrup
Næn Næstved Nord
Næ Næstved
My Myrup Grusgrav
Lu Lundby
Vo Vordingborg
Mn Masnedø
Oh Orehoved
Nv Nørre Alslev

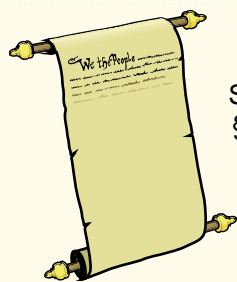
Fortegnelse over forkortelser

I tjenestetelegrammer, i anden intern korrespondance, i instruktionsstof, i personaleregistering, ved udfyldning af blanketter til internt brug (f. eks. regninger og fripas) kan, når det skønnes hensigtsmæssigt, anvendes nedennævnte forkortelser:

Stillingsforkortelser (forkortelse – stilling)

bam	banemester	ksmt	kørestrømsmontør	sek	sekretær
bfm	baneformand	ktas	kontorassistent	sik	sikringsmester
bing	baneingeniør	lacf	lastbilchauffør	simt	sikringsmontør
bm	bådsmand	linsp	landinspektør	sing	sikringsingeniør
bmt	banemontør	lkas	lokomotivassistent	skf	skibsfører
boc	baneområdechef	lkf	lokomotivfører	sning	signalingeniør
brbtj	brobetjent	lki	lokomotivinstruktør	stfs	stationsforstander
brfg	brofoged	lkm	lokomotivmester	stl	stationsleder
				stm	stationsmester
cing	civilingeniør	mat	matros	stmd	styrmand
		mm	maskinmester	svm	svejsemester
doc	driftsområdechef				
dtbtj	depotbetjent	oass	overassistent	tas	trafikassistent
dtfm	depotformand	oing	overingeniør	tbjt	togbetjent
		opt	overportør	teksp	trafikekspedient
elf	elektrofører			tek tg	teknisk tegner
		phm	pakhusmester	tem	telemester
gdr	generaldirektør	presch	pressechef	tgf	togfører
		pt	portør	tgi	toginstruktør
hvk	håndværker			tgr	togrevisor
		rgfm	rangerformand	tinsp	trafikinspektør
ing	ingeniør	rgm	rangermester	tktl	trafikkontrollør
		rmfm	remiseformand		
jba	jernbanearbejder	rucf	rutebilchauffør	vkm	værkmester
jdek	jernbanedetektiv			vm	vognmester
jur	jurist			vopsm	vognopsynsmand

Kilde: Danske Statsbaner, Ordresamlingen serie A, Organisations- og personaleforhold, Bilag XVI, torsdag 1. april 1976, udtog.



Overkørsler

Det hedder en **overkørsel**, jævnfør:

Sikkerhedsreglement af 1975 (SR)

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler, side 97-15.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=6338>

Færdselsloven, LBK nr. 1055 af 9. november 2012

§ 5 Færdsel over jernbanespor m.v.

Kilde: <http://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=143400#Kap8>

Færdselstavler

Betegnelser for **Advarselstavler** for vejfarende ved jernbaner kan ses på <http://login.koreklar.dk/faerdselstavler.pdf>

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)
DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 15/9 2014

Godsvognsudveksling mellem tog 8719 og 8620 samt 8615 og 8728 i Hr

Tog 8615 i Hr

Tog G 8615 (Fa-Hr) har ankomsttiden 16.40 til Hr, og da der kigges fra perronerne over på pladsen kl. 17.08, holder RSC MZ 1456 pause dér i spor 10 eller 11.

Tog 8719 i Hr

På gangbroen over jernbanen – beliggende mellem indkørselssignalet til Hr og vejbroen med vej 195 **Dronningens Boulevard** – ventes fra cirka fra kl. 17.13 nogle få minutter på, at tog G 8719 (Vem-Hr) skal dukke op. Cheminova-godstoget plejer at afgå fra **Ho** kl. 16.41 (+19) og krydse i **lb** tog RV 3747 (Fa-Str), der passerer **lb** 17.09½. Der må være knap ti minutters køretid hertil, så et estimat og hukommelse fra tidligere observationer finder frem til 17.20 som værende togets fremkomst.



Og det sker ... kl. 17.20 kører MY-godstoget meget langsomt foran indkørselssignalet, og den bagerste, koksgrå tankvogn forsvinder ind i det mørke hul under **Dronningens Boulevard** kl. 17.21.

Nu gælder det om at komme hen på læssevejen for at få vognnumrene på dette tog samt dem til tog G 7828 (Hr-Vem). Cykler under **Dronningens Boulevard** og over gangbroen **Skjernbanen**. Der er lige en 20 cm bred belægning mellem trappetrinnene til at cykle langsomt på, for ellers vil der ske en afsporing!



På pladsen i Hr

MZ 1456 holder stadig i samme spor 10 eller 11, men motoren er startet. MY 28 er kørt fra stammen, og undervejs ud til østenden af stationen bliver numrene på de tre hvide hårde hvidevarevogne fra Expotrain ApS i spor 11a bogført, se under **SPECIALKØRETØJER**.

Tog 8728 i Hr

Kl. 17.34 trækker tog 7828 frem med MY 28 med nye vogne. I et hul mellem to containere på en vogn fra tog 8719 i spor 9 forsøges det at trykke på udløserknappen, når et vognnummer er læseligt i spor 7. Det første mislykkes, men der er en af Sgns⁶⁸¹-familien. MY 28

+			Sgns ⁶⁸¹	tom	
+ 31 80	454 3 400-4	TEN <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁸¹	tom	rutevogn
+ 33 85	457 ? ???	RIV <u>CH</u> -HUPAC	Sgns ⁶⁸¹ **	med tankcontainer	
+ 31 80	455 6 188-9	RIV <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹¹	med TILCON FREIGHT	rutevogn
+ 31 80	454 3 321-2	TEN <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁸¹	med tankcontainer	rutevogn
+ 31 80	455 6 497-4	RIV <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹¹	med tankcontainer	rutevogn
+ 37 RIV 80	<u>D</u> -GATXD	7840 522-8	Zacns	VTG	

Tog 8620 i Hr

To minutter efter, 17.36, er MZ 1456 på vej hen til spor 9, hvor de med tog 8719 ankomne vogne står:

31 80	455 6 270-5	RIV <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹¹	med containere	rutevogn
+ 31 80	454 3 035-8	TEN <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁸¹	med EUROTRAINER	rutevogn
+ 31 80	455 6 389-3	<u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹¹	med 3 containere	rutevogn
+ 31 RIV 80	455 6 426-3	RIV <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹¹	med 3 containere	rutevogn
+ 33 RIV 80	<u>D</u> -VTGD	7809 214-9	Zagns	tankvogn	
+ 33 TEN-RIV 84	<u>NL</u> -VTGD	7846 575-4	Zacns	tankvogn.	

Tog 8620 Hr-Ke

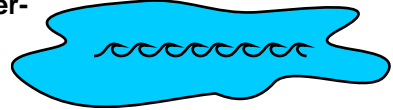
Tog 8620 (Hr-Fa) har først afgangstid fra Hr kl. 18.25, *men måske sendes det af sted senest 17.45 for at krydse tog L 751 (Fa-Str) i Ke (Kølkær), der er gennemkørende 17.55½?* Det bliver nok ikke i dag, for først må pt rette sporskifte 56, der var drejet til højre af pt på tog 7828, så MZ-godstoget kunne komme

ud på rangerhovedet. Uret viser da 17.42, så der bliver ingen tidlig kørsel til **Ke** med en krydsningsforlægning i dag.

Tog 751 krydser tog RV 3756 (Str-Fa) i **Hr**, og det tog skal først passere **Ke** 18.11, så der vil være en halv time til at finde et forhåbentlig ikke før brugt fotosted. Naturligvis frister det med et overblik over det hele, og det vil være pæneste på den sydligste vejbro af tre, der findes mellem **Hr** og **Ke**. Det er den sidst byggede, og der skete meget tidligt **fredag 10. april 2009**, hvor banen mellem **Bb** og **Hr** var spærret. En beretning herom og om **Ku** (Nørre-Kollund T) kan læses under **FASTE ANLÆG** for denne dato og år.



Oppe fra **Haugevej**, som den 5½ år unge bro bærer, er der som forgrund en stor stationcar med trailer, og to mænd arbejder med et orange kabel eller rør, der er fræset ned i sandjorden fra NV og må skulle trykkes under banen. Baggrund er **Herningværket** til højre og **Knudmosesøerne**. Kl. 18.14½ (+13) passerer MZ 1456 + de 6 gsv. fra tog 8719.



Ku

Ku lå i km 46,5 og blev nedlagt **lørdag 22. maj 1971** sammen med **Sbt** (Søbylund T) i km 54,6. Et eksempel på et standsende tog ved begge trinbrætter: **lørdag 24. april 1971** standsede tog 7722 (Hr-Fa) i **Ku** 12.29-29 (±0/±) og **Sbt** 12.39½-40 (+½/±0).

Begge trinbrætter havde X i ankomsttid. At det kørte »Hv før S« kan ses på 7XXX- foran det normale 7XX for tognumre på strækningen **Fa-Ti**. Oprangering DSB MO 1859 + 1 psv. På bremsesedlen 9 aksler med 99 tons. I TKV 70 står der MO 136. Det vil sige, at køretiderne er lavet til MO + 2 psv.

(BL)

Tog 8728 i Ho

Dagens G 8728 (Hr-Vem) ankom til **Ho** allerede 18.13 (+42) og afgik 18.19½ (+95½). Ved afgang fra **Ho** bestod toget af MjbaD MY 28 + 1 bogietankvogn + 5 bogiecontainerbærevogne.

(LuJ via BL)

To 18/9 2014

Tog 970 mellem Amstrup og Vem

Vejrmeldingen lyder på den sidste sommerdag op til 21 VC. DMI Byvejr lover over middag skyet vejr over **Str**, men over **Vem** er meldingen skyfri himmel kl. 15. Den melding er guf, for det er **torsdag** og Cheminova-dag. Det føles at være et par måneder siden, den sidste cykeltur fandt sted til **Amstrup** for at fotografere godstoget. I dag skal der cykles en halv time før end nødvendigt, for sidste gang blev der opdaget en sø ved **Damhus Å** mellem hovedvej **28** fra **Vem** til **Lmv** og **Lemvigbanen**, men der var ikke tid til at kigge nærmere på et sted at stå for at fotografere.

Nye køreplaner på Lemvigbanen

Ifølge de sidste oplevelser kører tog 970 (Røn-Vem) lige efter tog 316 (Thb-Vem), der skal afgå kl. 15.31 fra **Amt** (Amstrup) i km 5,5 og ankomme til **Vem** 15.39. Kl. 15.45 skal tog 970 ankomme til **Vem**, så der er 6 minutter mellem de to tog. Hov, den **brune** køreplan var gyldig sidste dag **lørdag 28. juni 2014**. Der må foretages et opslag på <http://www.mjba.dk/> **Køreplaner**, og det viser sig, at der er sket ændringer.

Tog 316 (Thb-Vem) søndag 29. juni 2014 – søndag 10. august 2014 Amt 15.31, Vem 15.39
Tog 318 (Thb-Vem) mandag 11. august 2014 – lørdag 13. december 2014 Amt 15.37, Vem 15.45

Det vil sige, at tog 970 kommer 6 minutter senere end før sommerferien. Da tog G 8719 (Vem-Hr) har afgang fra **Vem** kl. 16.04, vil der ikke være mange minutter til at foretage et omløb og lave en bremseprøve. Det forklarer, hvorfor det ikke kommer før tiden til **Ho** som før sommerferien.

Tog 970 havde ankomsttid til **Vem** kl. 15.45, hvor det krydsende tog 319 (Vem-Thb) skulle afgå. Det går ikke nu, da tiderne for tog 318 er gældende. Der er kommet nye tognumre resten af dagen.

Tog 321 (Thb-Vem) søndag 29. juni 2014 – søndag 10. august 2014 Vem 15.45, Amt 15.49
Tog 323 (Thb-Vem) mandag 11. august 2014 – lørdag 13. december 2014 Vem 15.47, Amt 15.51

Det er godt nok **en hård køreplan**: 5,5 km skal køres på 4 minutter = 82,5 km/t. i gennemsnit. Toget er i hvert fald ikke gennemkørende i **Vem!** Nuvel, ofte kan der stå et ½ minut senere i tjenestekøreplanen, og med 4½ minut giver det et snit på »kun« 73,3 km/t.

Der er **ingen forbindelse** til de to Arriva-tog, der har afgangstiden 15.39. *Hvorfor?*

To ugentlige forsinkelser for tog 323

Fra ankomst til **Vem** som tog 318 kl. 15.45 til afgang som tog 323 kl. 15.47 er der 2 – skriver to minutter, og i løbet af de to minutter skal tog 970 **ankomme** på **mandage** og **torsdage**. Det kan ikke lade sig gøre at afgå rettidigt med tog 323 på de to ugedage!

I dag bliver der så lidt mere tid til at finde et fotosted ved »søen bag træerne«. Østenvinden puffer godt på, som **Møborg Kirke** nås med 33 km/t. i gennemsnit fra **Str**. Det er ny rekord.

Tog 318, 970 og 323

MjbaD Ym 14 med tog 318 **Amstrup Vem** kører 15.40½ over Damhus Å.

Det bør skrives, at **opstrøms** ligger en smalsporbane, der er i drift.

Det bør skrives, at **nedstrøm** ligger en smalsporbane, der er i drift.

Der er nu omkring seks minutter til at nå hen ad græsvejen til det lille, solo stående egetræ, der skal være forgrund til tog 970. Banen danner en hel rutsjebane, når der kigges i søgeren med en meget kraftig tele, og aftrykkerfingeren kan ikke holde sig i ro, hvilket billeddatene afslører: $\hat{e} \hat{e} \hat{i} \hat{i} \hat{Y} \hat{i} \hat{e}$



MjbaD MY 28 med 970 **Amstrup Vem** fotograferes

15.46	cirka 3,2 km borte
15.47	cirka 2,5 km borte
15.48½	cirka 1 km borte ved ovk 09 S
15.49	0,6 km borte lige før Damhus Å
15.49½	er i km 2,75
15.49½	er passeret usikret ovk 07 S.

I forbifarten læses så mange vognumre, der kan huskes: 497, 321 og 400. Det er fordelen ved forekomsten af rutevogne, for de komplette vognumre ligger i bogholderiet. MY 28 +

+ 31 80	455 6 497-4	RIV <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁹¹ tom	rutevogn
+ 31 80	454 3 321-2	TEN <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁸¹ tom	rutevogn
+ 31 80	454 3 400-4	TEN <u>D</u> -DB	Sgns ⁶⁸¹ med 1 EUROTRAINER	rutevogn

+ antagelig 37 RIV 80 D-GATXD + tankvogn + VTG-tankvogn med mavebæltet =====. I alt 6 gsv.

Tog 323

Bare 6 minutter efter sker dette:

MjbaD Ym 14 med tog 323 **Vem Amstrup** 15.55½ passerer usikret ovk 07 S

Så er hele dagens oplevelser med tre tog slut. Vellykket, selv om det ikke var en sø som forventet ved banen. Ifølge et kort i målforholdet 1:50.000 findes der faktisk fire søer mellem banen og hovedvej **28** og en Ø for banen. De ser ud til at være udgravninger, for i en dem rager en del udgåede træer op af vandet. Vej **28**

' ●●*

Da **Str** nås, viser kilometertælleren 54,6 km. Det var så dagens gratis motionstimer. ' ●●*●

Mange tog og få tog på Lemvigbanen

Tre tog på et kvarter på **Lemvigbanen**, et hvert femte minut! Ja, denne privatbane kan konkurrere i trafikintensiteten med S-banerne i hovedstaden. Til gengæld kører der kun **kun seks tog** på en **lørdag!** (BL)

KØREPLANER
TRÆKKRAFT
GODSVOGNE
PERSONVOGNE
TOGSÆT
S-TOG
METRO
FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

Sø 21/9 2014

Skinnebus istandsættes på Bombardier

På Bombardier har HBS Sm 210 fået en grundmaling. Den ene bogie fra skinnebussen fik hjul og brems afmonteret for at blive renoveret. En drivaksel er afmonteret og læsset på en trailer for at komme til **Mrg** for den videre renovering. En bogie er parkeret sammen med mange andre af de stumper, der med tiden skal genmonteres i Sm 210.

(HWS via BL)

SPECIALKØRETØJER

Ma 15/9 2014

Expotrain-udstillingsvogne i Hr

I nogle dage har der i **Hr** kunne ses 3 hvide udstillingsvogne og en åben godsvogn op til en enderampe. I forbindelse med Cheminova-godstoget ankomst og afgang fra **Hr** kigges der på de tre hvide hårde hvidevarevogne holdende i spor 11a ved læssevejen. Det er åbenbart i **september** måned hvert år, at EXPO-toget kommer, for eksempelvis kom vognene til **Hr** i tog VM 6432 (Vg-Hr) **søndag 18. september 2011**, en tur over **Str** på 119,3 km. Havde **Konebanen** stadig eksisteret, nedlagt for persontrafik **lørdag 22. maj 1971** sammen med 10 andre strækninger, havde turen kun været på 47,8 km, altså 71,5 km kortere.

Ved enderampen holder **3386473 3118-4 RIV CONTC Slmmps** fra ContecRail med en **blå** container
+ **84 86 935 0 003-7**
+ **84-86 935 0 002-9**
84 86 935 0 004-5.

Sidebilleder af en sådan hvid (tidligere **gul**) vogn fra Expotrain, kan ses på
http://puukka-sorensen.dk/Henrik/modeltog/Expotrain/Expotrain_An.pdf

En nummeroversigt Expotrains udstillingsvogne kan ses under emnet **Godsvognsobservationer** på
<http://www.railorama.dk/godsvogne/observationer.php?vis=50&side=155> samt under **Expotrain ApS** på
http://www.jernbanen.dk/dsb_zvogn.php?aar=1980&id=36&n=expotrain-aps

(BL)

SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

Ti 16/9 2014

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > Perron forlænges på Vordingborg station

Perron forlænges på Vordingborg station

Banedanmark går i denne uge i gang med at forlænge og forhøje perron 1 på Vordingborg station. Arbejdet er en del af de fremrykkede, forberedende anlægsaktiviteter i forbindelse med opgraderingen af Ringsted-Femern Banen – den 115 km lange strækning mellem Ringsted og Holeby.

Hovedsporene på Vordingborg station skal ombygges og justeres inden udgangen af 2018. Derfor skal perron 1 både forlænges og forhøjes, så der kan opretholdes normal togdrift under anlægsarbejdet med hovedsporene.

"Når vi skal ombygge hovedsporene på Vordingborg station, er det kun fra perron 1, hvor vi kan køre tog til og fra stationen. Derfor bliver vi nødt til at opgradere perronen, så den bliver klar til at kunne bruges til passagerdrift," siger Jens Peter Storck, projektleder i Banedanmark.

Selve perronen forlænges med 250 meter, så den samlet får en længde på 328 meter og forhøjes fra de nuværende 26 cm til 55 cm, så den lever op til de europæiske krav for perroner. Samtidig fjernes flere sidespor i forbindelse med anlægsarbejdet.

Ingen trafikale gener

Selve anlægsarbejdet vil ikke genere den nuværende togtrafik til og fra Vordingborg station, da Perron 1 ikke er en del af den daglige drift i dag.

Inden Banedanmark i 2018 skal justere hovedsporene på stationen, bygges der samtidig en ny gangbro med trapper og elevatorer, så der bliver lettere adgang til busholdepladsen ved stationen. Indtil da anvendes perronen ikke til passagerer, men udelukkende til særtog og arbejdskøretøjer.

Arbejdet med perronen forventes afsluttet omkring årsskiftet.

...
Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=21163>, **tirsdag 16. september 2014**
(BL)

On 17/9 2014

Ombygning i Rd

Ved Post I er der gang i noget forberedende arbejde til det kommende signalanlæg, eller det er, hvad jeg mener, det er. Der bliver opsat en masse små standere, hvorpå der kan monteres en boks af en eller anden slags, måske i forbindelse med akseltællere. Standerne er i hvert fald placeret på begge sider af et sporskifte, hvilket jeg synes kunne indikere, at kommer der et antal aksler ind fra den ene side, så skal de altså også ud i den anden side, inden skiftet kan omstilles. De tre køretøjer er en gravemaskine, der er monteret med en stor støvsuger, der nærmest suger skærver og grus op, hvor de nye standere skal være. Så følger en traktor monteret med frontlæsser og rendegraver og sidst en mini dumper.

I den anden ende af stationen afventer tre arbejdskøretøjer på, at DSB MF sæt 45 skal komme så langt ind på stationen, at der bliver plads til dem ud mod **Viborgvej**.

MF 45 er nu kommet så helt ind i spor 2, og der kan nogle sporskifter stilles om, så der kan gives indkørsel fra syd. MF 45 er på vej sydpå, mens DSB MF sæt 84 er under indkørsel.
(HWS via BL)

To 18/9 2014

Rettelsesblad til TIB-S gyldig fra 18.09.2014

Strækning 8.4. København H – Hillerød

Side 313-4. Rettelsesblad 120

Indkørselshastighed spor 3 Hillerød.

Kilde: TIB-S, Rettelsesblad 120, **torsdag 18. september 2014**

http://www.bane.dk/db/filarkiv/17206/TIBS_18092014.pdf

Indkørselshastigheden i **Hi** ændres fra spor **3** 75 km/t. til spor **3** 60 km/t.

(BL)

Fr 19/9 2014

Skanderborg station Maling af perronsøjler

I den kommende tid afrenser og maler vi perronsøjlerne på hele stationen.

I forbindelse med arbejdet vil der være perioder, hvor søjlerne er nymalede, derfor bedes man være ekstra opmærksom, når man færdes i nærheden af søjlerne.

Desuden vil der forekomme perioder med støj- og støvgener i forbindelse med afrensningen.

Vær særlig opmærksom og respekter de opstillede afspærringer.

Venlig hilsen
DSB Ejendomme
Tlf. 33 53 33 53



A4-ark ophængt på inderside af glasvæg ved trappeopgang på perron 2 i **Sd**.

(BL)

Gås

Der er så småt begyndt at vokse små træer på denne bane fra **Gås** (Gudenåen) ud til **Stø** (Strømmen), men den bruges heller ikke mere.

(HWS via BL)

Ma 15/9 2014

Sporvogn fra Göteborg, som blev lavet på Havariværkstedet. Håndværkerne måtte benytte dele fra det svenske jernbanemuseum til reparationen.

Krøllede tog

De røde værkstedshaller gør ikke megen væsen af sig sådan en grå septemberdag i regnvejr. Bombardiens tidligere værkstedsbygninger i Randers virker øde og undseelige. Hvis man ikke lige ved det, er det ikke til at se, at 14 mand plus det løse her konstant arbejder på at rette krøllede tog ud. Tog så smadrede og forvredne, at man skulle tro, det var nemmere og billigere at sælge dem som skrot.

"Vi har repareret tog for svenskerne, hvor de troede, at det aldrig ville blive til tog igen. Det indgyder respekt. Og vi har indtil videre ikke måttet kaste håndklædet i ringen omkring en reparation," fortæller Torbjørn "Tobbe" Jonsson, chef for Havari & Ombygning.

Havariværkstedet har eksisteret i DSB-regi siden 2011. Før da sendte DSB nogle opgaver ud af huset til Bombardier, som havde til huse i de samme bygninger, som nu er lejet ud til DSB. De selvsamme bygninger som IC3 blev bygget i for små 25 år siden.

God forretning

Flere krøllede togsæt har fundet vej fra Sverige til værkstedet i Randers. Og det er der en grund til ifølge Tobbe Jonsson.

"Vi har mange konkurrenter i Sverige, men vi er blevet et navn. Vi har stor ekspertise på både ingeniør- og håndværkersiden, og så har vi stor åbenhed og en god dialog med kunden. Desuden udleverer vi dokumentation til kunden på alt det, vi laver," siger Tobbe Jonsson og hiver en mappe frem, hvor alle dele af reparationen af et Roslagstog er nøje dokumenteret i tekst og billeder. Han fortsætter:

"Og det giver god mening at reparere tog i stedet for at skrotte dem."

Tobbe Jonsson viser rundt i værkstedshallerne, der rummer et stort værksted til havariarbejdet med fire spor og svejseafsnit. En hal til malearbejdet, et bogieværksted og endnu et værksted med tre spor, hvor alle DSB's dobbeltdekkere efterhånden efter tur skal ind til 12-årseftersyn.

Masser af opgaver

Egentlig har værkstedet nok at lave ifølge Tobbe Jonsson, og de tager kun eksterne opgaver ind, hvis produktionsplanen tillader det.

"Vi er bestemt ikke aggressive på det eksterne marked. Vores egen flåde kommer altid først, og andre opgaver skal passes ind i produktionen," siger Tobbe Jonsson og fortsætter:

Og selv om der ser ud til at være et hul i planerne, så kommer der alligevel ofte et havari på et af vores egne tog. "

Værkstedet laver i snit 12-14 havarier om året for DSB. Desuden har de ordnet i alt seks havarede togsæt fra Roslagsbanen, en næsten totalskadet sporvogn samt to togsæt for DSB Øresund.

Herunder ses et af DSB's egne tog, som værkstedet udbedrede efter en brand.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 15. september 2014**

(JSL via BL)

Ti 16/9 2014

IC3-toget fylder 25 år

IC3-toget, der i dag er folkeeje, og afholdt for dets øreklapstole og dagligstueagtige indretning, fylder år i dag tirsdag.

Den 16. september 1989 adopterede og døbte Odense det første IC3-tog, MF 5003.

Der var tænkt på alskens bekvemmeligheder i danskernes nye tog. FM-radio og musikanlæg. Kaffeautomat og trillevogn. Og legeland til børnene. Forretningsfolk på farten kunne leje et telefonapparat eller bestille en fax til toget, der blev leveret via NMT-telefonforbindelsen om bord.

Indvendigt som udvendigt var der tænkt nyt. IC3-toget var fortrinsvis bygget i aluminium og vejede 90 tons. Det var under det halve af et MZ-lokomotiv og en stamme B-vogne, der i 1989 udgjorde ryggraden i InterCity-togtrafikken.

Takket være den beskedne vægt og de 1.600 hestekræfter, togets motorer leverer, præsterer det maksimal acceleration, en topfart på 180 km/t. og et energiforbrug, der lå cirka 40 procent lavere end for et lokomotivtrukket tog.

"Ydeevnen gør det muligt at reducere rejsetiderne med 20 procent. Det giver en tilsvarende vækst i passagerantal og indtægter. IC3 kan da også betale sig selv tilbage på kort tid," skrev togets skaber, DSB's afdøde overarkitekt Jens Nielsen i en præsentationsbrochure.

I dag 25 år senere har IC3-tog MF 5003 kørt mere end syv millioner kilometer. Fraregnet de dage, hvor toget har været på værksted, svarer det til, at toget har kørt en tur mellem København og Aalborg og tilbage igen hver dag siden 16. september 1989.

Tak til specialkonsulent Benny Knudsen på IC3-togsværkstedet i Sonnesgade i Aarhus, der har bidraget til denne artikel.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 16. september 2014**
(JSL via BL)

On 17/9 2014

Københavns Hovedbanegård får udover en Joe & The Juice også en ny indgang ved Bernstorffsgade. Fremover vil der være to indgange mod Tivoli.

Københavns Hovedbanegård rykker rundt

Kaffemaskinerne gasser op, dampen stiger op i luften, mælken skummer, og krus rækkes over skranken, mens blød musik over højtalerne blander sig med lyden fra en klirrende pengekasse.

Starbucks på Københavns Hovedbanegård er ikke alene en succes, fordi den er velbesøgt. Den er en succes, fordi den symboliserer det foreløbige udbytte af mere end to års målrettet arbejde med at optimere butikspotentialet på Danmarks største banegård. Nu mænger Københavns Hovedbanegård sig med kommercielle mastodonter som den verdensomspændende kaffekæde Starbucks.

Det glæder udlejningschef Jan Joensen sig over:

"Vi begyndte for to et halvt år siden på at etablere en Starbucks på Københavns Hovedbanegård. Starbucks er jo et brand i høj kurs, så det er en stor tilfredsstillelse, at vi har opnået det," siger udlejningschef Jan Joensen.

Joe & The Juice åbner til oktober

Succesen med at tiltrække kendte butikskæder stopper langtfra her. Den danske kæde Joe & The Juice er officielt ny lejer på Københavns Hovedbanegård og åbner en butik i løbet af oktober i år. Butikken kommer til at ligge over for Lagkagehuset.

Københavns Hovedbanegårds evne til at tiltrække de største nationale og internationale butikskæder har i høj grad at gøre med antallet af daglige besøgende.

"Københavns Hovedbanegård er attraktiv for butikker, fordi de ser store indtægtsmuligheder i, at vi har flere besøgende i gennemsnit per dag end på Strøget i København. Vi har også flere rejsende fra Københavns Hovedbanegård end i Københavns Lufthavn. Det bliver de store butikker tiltrukket af. Det betyder også, at vores lejepris nærmer sig prisen på de bedste beliggenheder på Strøget," siger udlejningschef Jan Joensen.

Samarbejde på tværs af DSB er årsag til succes

En stor indsats fra Ejendom, Fremtidens Stationer, Branding og Kommerciel har været medvirkende til at optimere Københavns Hovedbanegårds butikspotentiale.

"Det er fantastisk, at vi opnår vores mål. Det er kun sket, fordi vi har været flere om arbejdet. Mange forskellige mennesker i DSB har bidraget til at give Københavns Hovedbanegård et løft, og når folk tror på ideerne og kan realisere dem, skaber vi store ting sammen. Det har været meget motiverende," siger Jan Joensen.

Ny indgang og ny lokalpolitistation

Det er ikke kun på kommerciel vis, at Københavns Hovedbanegård får et løft.

Den nuværende indgang ved Bernstorffsgade rykkes nærmere Lagkagehuset, og samtidig etableres der en ny indgang på den anden siden af Lagkagehuset. På den måde får Hovedbanegården altså to indgange mod Tivoli. Efter planen står disse indgange færdige ultimo oktober i år. I den forbindelse flyttes billetautomaterne ved Lagkagehuset ind i banegårdshallen for at sikre den nødvendige passage til kunderne.

En ny lokalpolitistation er også ved at blive etableret. Den er placeret i gadeplan ved passagen ud til Istedgade. Det forventes, at stationen står færdig i november i år.

Samtidig er S-togsrevisorerne også blevet flyttet fra gadeplan til 3. sal, mens Trafikinspektørerne er flyttet fra Bernstorffsgade til området ved handikaptollettet.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 17. september 2014**
(JSL via BL)

DSB har indrettet værksted i et telt på Grenaa Havn

Under byggeriet af Aarhus Letbane er det ikke muligt at køre tog mellem Aarhus H og Østbanetorvet, og det har effektivt afskåret Grenaa-banen fra omverdenen.

Det udfordrer DSB, der skal holde togene kørende i et halvt år uden adgang til klargørings- og værkstedsfaciliteter.

Løsningen har været at indsætte de 36 år gamle MR-tog og bygge et værksted i et telt på Grenaa Havn, hvor det er muligt at udføre vedligehold i ly for vejrets luner.

Fordelen ved MR-togene er, at der kun er proppet begrænsede mængder moderne elektronik ind i dem, så de er forholdsvis simple at vedligeholde. Og i værste fald kan de skilles ad og transporteres hjem til værkstedet ad landevejen.

Den fleksibilitet kan Desiro-togene, der kører på strækningen til daglig, ikke tilbyde. Denne sommer har MR-togene da også været indsat bag sporspærringer i både Vestsjælland, Nordjylland og på Djursland.

Sporet var asfalteret over

Det har dog ikke været uden problemer at nå dertil. DSB måtte have hjælp af Banedanmark til at gøre industrisporet på Grenaa Havn køreklart.

Det er fire år siden, at der sidst har kørt tog på havnen. En inspektion i foråret viste, at det lå der endnu. Sporet. Men det var gemt væk under græs og ukrudt. Ét sted var det sågar asfalteret over. Banedanmark fik dog sporet køreklart som lovet inden driftsstart den 3. maj, så værkstedet i teltet kunne komme godt fra start.

"Det er gået over al forventning," fortæller teamkoordinator Ole Nielsen, DSB Vedligehold, der tager imod i teltåbningen.

Herude i Grenaa's industriområde generer DSB ikke nogen. De nærmeste naboer er en maskinfabrik og en vognmandsvirksomhed. Over for ligger De Danske Spritfabrikkers gærfabrik, der beriger omgivelserne med en liflig duft, der minder den udsendte reporter om, der efter sigende skulle være så dejligt på landet.

"Man værner sig til det," siger Ole Nielsen afvæbnende og forklarer med et glimt i øjet, at man jo må tage visse hensyn til sådan en samfundsnyttig institution.

Inde i teltet er det i dag MR 4079, der hænger oppe i løftebukkene. Togsættet er inde til et 50.000 kilometer-eftersyn, hvor det ganske som en bil får foretaget olieskift, kontrol af olietæthed, tæring og tæthed på bremseslanger og -kabler. Desuden efterses blandt andet bogier, døre og oliefyr.

På værkstedet foretager håndværkerne de store eftersyn, som togene får med faste intervaller: 25.000 kilometer, 50.000 kilometer – ja, der er sågar foretaget et 200.000 kilometer eftersyn i teltet.

Måtte låne truck hos naboen

Ole Nielsen har fået udstationeret seks folk fra Driftsværksted Fredericia og en af sine egne fra Odder, der klarer dagens eftersyn.

"Jeg har også to Odder-folk gående inde på banegården, der tager sig af de små daglige eftersyn," siger han.

Vedligehold sørger for at sætte så mange håndværkere på, at et 50.000 kilometer-eftersyn kan klares på én dag.

"Vi har 11 togsæt heroppe, og driften kræver ti, så vi har kun ét i overskud, men 11 er det antal, der er plads til, hvis vi skal kunne komme rundt på banen," forklarer Ole Nielsen.

Den simple indretning i teltet har medført, at det nogle gange har været nødvendigt at tage utraditionelle metoder i brug.

Under et motorskift kunne togsættet ikke løftes højt nok til, at motoren som sædvanligt kunne sænkes ned og køres ud ad sporet på en fladvogn.

I stedet lånte håndværkerne en truck hos naboen, der er vognmand, og løftede motoren ud fra siden.

"Det har været en sjov udfordring at arbejde heroppe. Vi har haft et fantastisk samarbejde med Kim Jensen nede i Fredericia, der står for folkene dernede. Og med lokomotivførerne; og Driftscentretovre i København," siger Ole Nielsen.

Arbejdet i teltet på Grenaa Havn fortsætter en måned endnu. Den 18. oktober skal den igangværende etape af byggeriet af letbanen være overstået.

"Når man kører gennem Aarhus, ligner det ordentlig rodebutik, og man har svært ved at forestille sig, de kan nå at blive færdige, men letbanen siger, de holder tidsplanen," siger Ole Nielsen med et skælmsk smil.

Svar på kritik af ultrafine partikler i DSB's tog

Dette debatindlæg er sendt til Sjællandske i dag, og det er et svar på et tidligere indlæg fra Sandra Santana, der kritiserer partikelforureningen i DSB's tog. Sandra Santanas indlæg er gengivet nedenfor.

DSB: Vi håndterer partikel-forureningen i samråd med landets fremmeste eksperter

Af sikkerheds- og miljøchef Lars Nordahl Lemvig, DSB, Telegade 2, 2630 Taastrup

"Det er skræmmende, at man som passager hos DSB skal leve med øget risiko for kræft, luftvejslidelser, hjertekarsygdomme og blodpropper," skriver Sandra Santana i et debatindlæg i Sjællandske den 16. september. Samtidig kritiserer hun DSB for ikke at oplyse passagererne om risikoen.

DSB har hos Arbejds- og Miljømedicinsk Klinik på Bispebjerg Hospital spurgt ind til risikoen, og hvordan vi skal forholde os. Arbejdsmedicinsk Klinik oplyser, at der ingen akut helbredsrisiko er for vores medarbejdere, der opholder sig i togene en hel arbejdsdag ad gangen, og at fokus bør være på at nedbringe omfanget om ultrafine partikler.

På baggrund af Arbejdsmedicinsk Kliniks vurdering har vi ikke på nuværende tidspunkt fundet anledning til at informere vores passagerer.

Vi koncentrerer kræfterne om at begrænse udledningen

Vi bliver hele tiden klogere. Og heldigvis for det. Der var engang, hvor man troede, det var rigtigt at tilsætte bly i benzin og asbest i isolering. På nuværende tidspunkt har eksperterne meget lidt forskningsbaseret viden om ultrafine partikler, fordi det først for nyligt er identificeret som en sundhedsrisiko.

Finder vi med eksperternes hjælp på et senere tidspunkt ud af, at ultrafine partikler indebærer en akut helbredsrisiko for vores personale og passagerer, kan du være sikker på, at vi tager de nødvendige skridt. I yderste konsekvens indstiller vi driften med den omtalte type tog, indtil der er fundet en løsning.

Når det er sagt, anser jeg først problemet endeligt løst i det øjeblik, vi kan erstatte dieseltog med eltog. Det kan vi, når elektrificeringen af Sydbanen og Nordvestbanen er gennemført i 2022.

I mellemtiden koncentrerer vi kræfterne om at begrænse udledningen af partikler. Det har P1 naturligvis også fået at vide, men det får desværre meget lidt plads i udsendelsen. Tillad mig at ridse op hvilke initiativer, vi har iværksat.

Vi har iværksat følgende initiativer

Vi har monteret emissionskit på lokomotiverne, der reducerer udledningen af partikler og NOx'er med 1/3 inden for hver kategori.

Dobbeltdækker-vognene har fået udskiftet filtrene foran indsugningen til klimaanlæggene. Det reducerer de ultrafine partikler med 40 procent.

Som et forsøg har vi monteret en katalysator på et ME-lokomotiv. Fordelene ved katalysatorer er ikke entydige. De begrænser udledningen af partikler, men de øger samtidig udledningen af NOx'er. Vi har derfor brug for flere erfaringer, før vi går videre.

Endelig følger vi et forsøg hos de tyske baner, DB, der går ud på at forhøje skorstenene på lokomotiverne eller på anden måde lede udstødningen væk fra dobbeltdækkervognene.

Præcisering af uklarheder i P1's indslag

Lad mig afslutningsvis præcisere to forhold i udsendelsen på P1.

1) Dobbeltdækker-vognene har hele tiden haft filtre. Vi har besluttet at udskifte filtrene til nogen nye, mere effektive filtre.

2) DSB anbefalede P1 at vente med deres opfølgende målinger, indtil samtlige vogne havde fået monteret de nye, mere effektive filtre. Det råd valgte P1 ikke at følge og gennemførte derfor deres referencemåling på et tidspunkt, hvor der fortsat kørte vogne rundt med gamle filtre. Det er således ikke et spørgsmål om, at DSB ikke har styr på, hvilke vogne, der har fået udskiftet filtre.

...

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 18. september 2014**
(JSL via BL)

Kundecenteret opruster og udvider åbningstid på sociale medier



Digitale medier og særligt de sociale af slagsen fylder mere og mere i hverdagen for DSB's kunder. For at gå kunderne i møde udvidede Kundecenteret åbningstiderne på Facebook og Twitter fra 8. september. Derfor kan kunderne få svar på deres spørgsmål i tidsrummet fra klokken 7-21 i hverdagene og fra klokken 10-17 i weekenden.

"DSB hæver sin tilstedeværelse på de sociale medier, fordi vi kan agere hurtigere på de digitale medier og kommunikere ud til flere, når det spidser til. Vi kan ikke håndtere kundeforhøring over telefon eller brev med samme høje hastighed. De digitale medier er langt hurtigere," siger souschef i DSB Kundecenter Torben Jørgen Nielsen.

Opruster med fem medarbejdere

For at besvare kundernes svar hurtigst muligt på Facebook og Twitter har Kundecenteret oprustet bemandingen med fem medarbejdere.

Deres vigtigste funktion er at se kundernes behov og på den måde give kunderne den hjælp, de har brug for, så de får en god oplevelse hos DSB.

Fælles for de fem nye medarbejdere i Kundecenteret er, at de alle har en interesse for at være på sociale medier og besidder en bred viden om DSB.

Nyt logo førte til ilddåb

Det nye team fik noget af en ilddåb på Facebook med lanceringen af det nye logo. Det affødte stort debat og kritik af blandt andet DSB's kundeservice.

"Vi havde heldigvis forberedt medarbejderne godt. DSB er jo folkeeje, så vi vidste godt, at folk ville have en mening om, at logoet blev ændret. Medarbejderne var med til at give vores svar på kundernes kritik, men på et tidspunkt besluttede vi os for at lade tråden leve sit eget liv på Facebook. Vi kan ikke gøre noget ved, at nogle mener, logoet ligner et stopskilt," siger souschef i DSB Kundecenter Torben Jørgen Nielsen.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 18. september 2014**
(JSL via BL)